

Antrag

der Abgeordneten Michaela Hustedt, Gila Altmann (Aurich), Franziska Eichstädt-Bohlig, Ulrike Höfken-Deipenbrock, Vera Lengsfeld, Dr. Jürgen Rochlitz, Albert Schmidt (Hitzhofen), Rainer Steenblock, Helmut Wilhelm (Amberg), Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Investitionsprogramm für Arbeitsplätze durch Klimaschutzmaßnahmen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

- 1.1 Die Arbeit der Enquete-Kommission „Schutz der Erdatmosphäre“ und auch die von der Versicherungsbranche mit großer Sorge betrachtete Anhäufung von Naturkatastrophen und Wetteranomalien lassen keinen Zweifel mehr daran, daß wir uns im Prozeß einer Klimaveränderung befinden. Nach neuesten Untersuchungen des Max-Planck-Instituts für Meteorologie in Hamburg beträgt die Wahrscheinlichkeit 95 Prozent, daß die in den letzten 100 Jahren beobachtete Erwärmung der Erdatmosphäre um 0,7°C ursächlich auf anthropogene Ursprünge zurückzuführen ist.

Auf der UNCED-Konferenz von Rio stellte die internationale Staatengemeinschaft fest, daß zur Abwendung des globalen Umweltproblems der Klimaänderungen deutliche Reduktionen der Treibhausgas-Emissionen nötig sind.

- 1.2 Ein weiteres globales Problem stellt die ständig steigende Arbeitslosigkeit in allen Industrieländern und nahezu allen weiteren Staaten der Erde dar. Gegenwärtig sind weltweit 950 Millionen Menschen arbeitslos. Die wichtigsten Ursachen für die mit jedem Wachstumszyklus steigende Sockelarbeitslosigkeit liegen in einer Wirtschaftspolitik, die zentralisierte Großstrukturen bevorzugt und die Freisetzung von Arbeitskräften fördert, in der stetigen Verteuerung des Faktors menschlicher im Vergleich zu maschineller Arbeit und zu den Preisen für Ressourcen- und Energienutzung, und daran, daß die Philosophie permanenten Wirtschaftswachstums nicht nur ökologisch in die Sackgasse geführt hat, sondern durch die Entkopplung der Schaffung neuer Arbeitsplätze vom Wirtschaftswachstum auch arbeitsmarktpolitisch. Nach Berechnungen des Prognos-Instituts wird die Zahl der Arbeitsplätze

in Deutschland bei Beibehaltung der derzeitigen Politik im Jahr 2005 kaum höher sein als 1994. Eine dauerhafte Massenarbeitslosigkeit kann weder aus sozialen noch aus ökonomischen Erwägungen heraus hingenommen werden; derzeit kostet die Erwerbslosigkeit in der Bundesrepublik Deutschland 120 Mrd. DM pro Jahr.

- 1.3 Bereits ohne Einberechnung der Umweltschäden durch Klimaveränderungen und Ozonloch betragen die Kosten für die Umweltzerstörung jährlich zwischen 200 Mrd. DM (Wicke/Umweltbundesamt, 1992) und 1 Billion DM (ISI-Institut, 1993). Zwischen 1985 und 1994 sind weltweit fünfmal so viele große Umweltkatastrophen registriert worden wie in den 60er Jahren. Im selben Zeitraum haben sich die volkswirtschaftlichen Schäden ebenfalls verfünffacht und die versicherten Schäden verzweifelt. Der Trend hält weiter an. Umweltkatastrophen und die schleichende Umweltzerstörung in Form von Waldsterben, Gewässerverschmutzung, Bodenverseuchung etc. sind auch wirtschaftliche Katastrophen. Umweltschutz sichert deshalb den Standort Deutschland und sichert Arbeitsplätze. Die Einleitung wirksamer Maßnahmen zum Umwelt- und Klimaschutz ist also nicht nur aus ökologischen, sondern auch aus ökonomischen Gründen dringend geboten.

2. Klimaschutz schafft Arbeitsplätze

Die Fortsetzung des bisherigen Wirtschaftskurses wird weder die Probleme der Arbeitslosigkeit noch der Umwelt lösen, sondern sie weiter verschärfen. Der Glaube an den grenzenlosen technischen Fortschritt und unbegrenztes Wachstum hat ausgedient.

In aller Regel ist ein ökologisch verträgliches Wirtschaften gleichzeitig arbeitsintensiver. Im Vergleich zur konventionellen Landwirtschaft benötigt eine ökologische mindestens 20 Prozent mehr Arbeitskräfte. Eine Erhöhung des Mehrweganteils bei Verpackungen um nur 50 Prozent hätte bei zwölf Millionen Tonnen jährlich verbrauchten Verpackungen per saldo einen deutlich positiven Beschäftigungseffekt bei Produzenten und Handel. Der Abschied von ökologisch unverträglichen Großprojekten im Verkehrsbereich zugunsten kommunaler Verkehrssanierung bringt bei gleicher Investitionssumme das siebenfache Beschäftigungspotential. Nach Untersuchungen des Fraunhofer-Instituts für Innovationsforschung und Systemtechnik können durch die Umsetzung der Energiesparmöglichkeiten allein in den alten Bundesländern 400 000 bis 500 000 neue Arbeitsplätze geschaffen werden. Das Baseler Prognos-Institut ermittelte für einen Atomausstieg langfristig die Schaffung von 100 000 Arbeitsplätzen durch den Bau und Betrieb von Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen und Fernwärmenutzung. Zur Produktion derselben Strommenge werden durch Atomenergie 100 Arbeitsplätze, durch Solarenergie 250 und durch Windenergie 500 Arbeitsplätze benötigt. Die Kosten sind jedoch z. B. bei der Windkraft nicht höher, da diese Energieform weniger kapitalintensiv ist und keine externen Kosten oder entsorgungspflichtigen Abfälle entstehen.

Dieses entspricht dem Ziel einer Arbeitsplatzförderung: Sparen bei Maschinen und nicht an der menschlichen Arbeitskraft.

Der Fernwärmeausbau könnte nach einem Gutachten des Fraunhofer-Instituts in der Investitionsphase knapp 60 000 Arbeitsplätze jährlich schaffen, nach zwölf Jahren Laufzeit dann 38 000 Arbeitsplätze. Die Energiewende eröffnet große wirtschaftliche Chancen. Die breite Anwendung der Kraft-Wärme-Kopplung ist einer der Konversionsbereiche für die Automobilindustrie. Wer Motoren bauen kann, kann auch Generatoren für Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen produzieren.

Bei den erneuerbaren Energiequellen wird der Marktdurchbruch bisher politisch verhindert. Wer hier vorangeht, wird diesen Markt für sich gewinnen und umweltverträgliche Arbeitsplätze schaffen können. Auch im Ausbau des Nahverkehrs liegen enorme Beschäftigungspotentiale, etwa für die Bau- und Stahlindustrie. Die Zukunft der deutschen Automobilindustrie liegt nicht in energieschluckenden Dinosauriermodellen und auch nur zum geringeren Teil im 5-l-Auto, sondern in zukunftsfähigen Mobilitätslösungen, vor allem in modernen öffentlichen Verkehrssystemen.

Es gibt kein Gutachten, das per saldo nicht zu einem positiven Beschäftigungseffekt durch mehr Umweltschutz kommt. Sicherlich wird dadurch die Massenarbeitslosigkeit nicht beseitigt werden – dazu bedarf es einer Reihe weiterer Maßnahmen, zu denen an vorderster Stelle die Umverteilung der vorhandenen Erwerbsarbeit durch generelle Arbeitszeitverkürzung und andere geeignete Mittel sowie eine Ausweitung der aktiven Arbeitsmarktpolitik gehören. Aber gerade vor dem Hintergrund des gesellschaftlich existentiellen Problems der Massenerwerbslosigkeit wäre es unverantwortlich, den beträchtlichen Beschäftigungseffekt durch Umweltschutz nicht auszuschöpfen.

In Deutschland können dem Umweltschutzbereich Anfang der neunziger Jahre laut DIW insgesamt rund 680 000 Beschäftigte zugerechnet werden. Das ist zwar erst ein Anteil von 2 Prozent der Gesamtbeschäftigung, aber erreicht immerhin schon die Größenordnung von wichtigen Industriezweigen wie die Chemie oder das Ernährungsgewerbe. Für Deutschland insgesamt kann im Jahr 2000 mindestens mit einer Zahl von 1,1 Millionen Arbeitsplätzen im Umweltbereich gerechnet werden. Das entspricht 2,5 Prozent der Beschäftigten im Westen und 5 bis 6 Prozent im Osten. Dieser positive Beschäftigungseffekt wird allerdings nur eintreten, wenn die Umweltpolitik in Deutschland weiterentwickelt wird und der Osten Deutschlands ökologisch saniert wird. Bei einem Stillstand der Umweltpolitik erwartet das DIW dagegen 185 000 zusätzliche Arbeitslose. Mit ihrer Politik des „Umweltschutz kann warten“ gefährdet die Bundesregierung also mehr als 600 000 Arbeitsplätze.

II. Der Deutsche Bundestag fordert deshalb die Bundesregierung auf, diese Beschäftigungspotentiale der nachfolgend aufgeführten Politikbereiche zu nutzen:

1. Energiewende

Eine zukunftsorientierte Energiewirtschaft muß dezentral strukturiert sein und Maßnahmen zur Energieeinsparung und Energieeffizienz sowie die Erzeugung des überwiegenden Anteils der Energie durch regenerative Energieträger in den Vordergrund stellen. Das Festhalten an der kapitalintensiven Atomenergie blockiert den Wandel unserer Energiewirtschaft zu einer dezentralen Energiesparwirtschaft.

a) Durch rationelle Verwendung von Wärme und Strom können im Gebäudebestand bis 90 Prozent, bei Neubauten bis 80 Prozent, bei Haushalts- wie Kleingeräten bis 70 Prozent und bei der Warmwasserbereitung bis 50 Prozent Energie eingespart werden. Das Energiesparen ist somit ein gigantischer Markt für neue Techniken und neue Berufe wie traditionelle Handwerker und Dienstleister.

Mit der Nutzung der größten „Energiequelle“, dem Energiesparen, können nach einer Studie des Fraunhofer-Instituts für Innovationsforschung und Systemtechnik aus dem Jahr 1987 pro eingesparter Million Tonnen Steinkohleeinheiten (SKE) unter Einbeziehung der in der traditionellen Energiewirtschaft entfallenden Arbeitsplätze mindestens 3 000 Menschen in Deutschland zusätzlich Arbeit finden. Auf der Grundlage der Ergebnisse der Enquete-Kommission „Schutz der Erdatmosphäre“ wurde die Umsetzung der Einsparmöglichkeiten in den alten Bundesländern von 136 bis 175 Millionen Tonnen SKE mittel- und langfristig zusätzlich 400 000 bis 500 000 Menschen beschäftigen. In den neuen Bundesländern, die heute noch an den Spätfolgen der staatlich verordneten Energieverschwendungswirtschaft der ehemaligen DDR leiden, könnten durch die Energiesparwirtschaft weitere 150 000 zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen werden.

Von einer solchen Strategie würden zahlreiche Wirtschaftsbereiche profitieren, u. a. Architekten, Ingenieure, Bauunternehmen, Handwerksbetriebe, Hersteller von energiesparenden Geräten und Materialien, Beratungsbüros und nicht zuletzt die Volkswirtschaft, indem eingesparte Importkosten für Energie im Inland in Arbeitsplätze investiert werden.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung daher auf, zur Erschließung der vorhandenen Energiesparpotentiale folgende Maßnahmen zu ergreifen:

- eine Energiesteuer, die der Energieproduktion die mit ihr verbundenen Umwelt- und Gesundheitsschäden, die nur noch geringe Reichweite fossiler und die Gefährlichkeit atomarer Energiequellen anrechnet;
- neue Planungsmechanismen, die dem Prinzip der vermiedenen Kosten verstärkt Rechnung tragen („Least-Cost-Planning“) und der Nutzung von Einsparpotentialen Vorrang vor dem Zubau neuer Erzeugungskapazitäten gibt;

- neue Finanzierungsmechanismen, die sich am Prinzip der Energiedienstleistung orientieren („Contracting“), um den Energieversorger auf die rationellste Versorgungsform zu verpflichten und ansonsten blockierte Investitionen von Energienutzern anzuregen;
 - eine Energiepreisbildung, die z. B. beim Strom mit zeitvariablen, linearen Tarifen den Weniger- und nicht den Mehrverbrauch belohnt;
 - die Novellierung der Wärmeschutzverordnung mit dem Ziel der Realisierung der Einsparpotentiale im Altbaubestand und der Festlegung des Niedrigenergiehausstandards von 50 kWh pro m² und Jahr für Neubauten. Insbesondere für die Altbausanierung muß ausreichend finanzielle Unterstützung bereitgestellt werden;
 - Vorlage einer Öko-Baurichtlinie für Bauvorhaben des Bundes und der öffentlichen Hand mit strengen Verbrauchsaufgaben;
 - verbrauchsabhängige Betriebskosten (Heizung, Warm- und Kaltwasser) sollten verbrauchsabhängig abgerechnet werden (70 Prozent verbrauchsbezogen, 30 Prozent über Wohnfläche);
 - unabhängige Energieberatung, die den nach wie vor unzureichenden Kenntnisstand von Anlagen-Betreibern und Energie-Nutzern verbessert.
- b) Viele Städte und Gemeinden in den neuen Bundesländern haben frühzeitig erkannt, daß die Kraft-Wärme-Kopplung mit Hilfe von Blockheizkraftwerken mittelfristig preiswerter ist als große Kraftwerkseinheiten und mehr Arbeitsplätze vor Ort schafft. Nach Berechnungen des Öko-Instituts hat Kraft-Wärme-Kopplung das Potential, im Jahr 2010 40 Prozent des Strom- und Wärmebedarfs zu decken.
- Die Sanierung der Fernwärme in den neuen Bundesländern und die Einbeziehung des Neubaus von Fern- und Nahwärmenetzen im gesamten Bundesgebiet würde über 50 000 Dauerarbeitsplätze schaffen, vor allem im Baubereich, im Anlagenbau, in Planungs- und Ingenieurbüros und im Handwerk.
- Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung daher auf, folgende Maßnahmen zu ergreifen:
- eine Aufstockung des Bund-Länder-Programms für die Sanierung der Fernwärme in den neuen Bundesländern um 50 Prozent;
 - Verabschiedung einer Wärmenutzungs-Verordnung.
- c) Auf dem Gebiet der regenerativen Energiequellen ist deutsche Technologie auf dem Weltmarkt noch führend. Vor dem Hintergrund immer knapper werdender fossiler Reserven und dringend notwendiger Klimaschutzmaßnahmen ist davon auszugehen, daß regenerative Energieträger die Energieträger der Zukunft sein und sich auf diesem Wachs-

tumsmarkt Beschäftigungsmöglichkeiten für mehrere hunderttausend Menschen ergeben werden. Die Bundesrepublik Deutschland fördert diesen Bereich – anders als beispielsweise die USA oder Japan – angesichts seiner zukünftigen Bedeutung jedoch nur in sehr geringem Umfang. Von einer 'gezielten Förderung regenerativer Energiequellen profitieren vor allem die Hersteller von Sonnenkollektoren, Solarstromanlagen, Wind- und Wasserkraftanlagen und Biogas-Turbinen; Zulieferbetriebe aus der stahl- und kunststoffverarbeitenden Branche, Ingenieur- und Planungsbüros, Handwerksbetriebe, Anlagenbetreiber und schließlich die gesamte Volkswirtschaft, da die Sonnen- und Windenergietechnologie ein wichtiger Exportmarkt der Zukunft sein wird.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung daher auf, den Anteil der Energieversorgung aus Sonne, Wasser, Wind und Biomasse aus Klimaschutz- und Beschäftigungsgründen bis zum Jahr 2005 auf mindestens 10 Prozent, bis zum Jahr 2025 auf mindestens 25 Prozent und bis zum Jahr 2050 auf mindestens 75 Prozent zu erhöhen und folgende Maßnahmen zu ergreifen:

- neue energierechtliche und administrative Rahmenbedingungen, welche ökologische und ressourcenschonende Gesichtspunkte ausreichend berücksichtigen;
 - eine grundlegende Verbesserung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für die Nutzung erneuerbarer Energien, dazu zählen insbesondere eine Primärenergiesteuer und die Erhöhung der Einspeisevergütung für privat erzeugten Strom;
 - Verbesserungen im Bau- und Planungsrecht;
 - Finanzhilfen und Steuervergünstigungen für die Markteinführung regenerativer Energieträger, 30 Prozent Investitionszuschuß für private Investitionen, überwiegende Übernahme der Netzanschlußkosten für neue Anlagen durch das zuständige Energieversorgungsunternehmen (EVU).
- d) Die Einführung einer Steuer auf Primärenergie wird deutliche positive Effekte sowohl im Umweltschutz als auch bei der Zahl der Beschäftigten haben. Nach Berechnungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung für die Einführung einer stetig steigenden, aufkommensneutralen Ökosteuer werden die CO₂-Emissionen binnen 15 Jahren um 25 Prozent sinken, während mindestens 500 000 neue Arbeitsplätze geschaffen werden. Mit einer Gefährdung der gesamtwirtschaftlichen Wettbewerbsfähigkeit ist nicht zu rechnen, es geht im Gegenteil von der Energiesteuer ein Modernisierungs- und Innovationsimpuls aus, der neue Betätigungsfelder und Exportmöglichkeiten für die deutsche Wirtschaft eröffnet.

Gewinner einer solchen Steuerreform wären vor allem arbeitsintensive Branchen in den Bereichen Bau, Dienstleistung und Maschinenbau sowie die Volkswirtschaft durch

erhöhte Wettbewerbsfähigkeit Erschließung von Zukunftsmärkten.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung daher auf, eine Primärenergie-Steuer einzuführen, durch die der Energiepreis jährlich um 7 Prozent erhöht wird, und das Steueraufkommen in einen aufkommensneutralen Teil, der an Industrie und Verbraucher zurückgegeben wird, und einen Teil für die Anschubfinanzierung der Energiewende aufzusplitten.

2. Verkehrswende

Der Verkehrssektor ist der Bereich mit der höchsten Kohlendioxid-Emission. Zusätzlich zur Klimaveränderung trägt er massiv zu Waldsterben, Ozon- und Lärmbelastung bei. Prognosen lassen eine Verdoppelung des besonders schädlichen Luft- und Straßenverkehrs in den nächsten 15 Jahren erwarten, wenn nicht gegengesteuert wird.

Die Automobilindustrie in ihrer heutigen Verfassung ist keine Zukunftsindustrie, bei der ein Zuwachs an Beschäftigung zu erwarten ist. Bleibt die Branche der engen Ausrichtung auf das Fahrzeug selbst verhaftet und werden die bekannten Fahrzeugkonzepte nur linear weiterentwickelt, entsteht mit ihr – nach Kohle und Stahl – das nächste große Subventionsloch im Staatshaushalt, diesmal jedoch als Altindustrie vornehmlich im süddeutschen Raum. Der Steuerzahler wird es sich nicht leisten können, eine knappe Million Beschäftigte an den Subventionstropf zu hängen.

Soll die Beschäftigung in der Autoindustrie auch nur auf dem heutigen Niveau erhalten bleiben, muß sie deshalb aus sich selbst heraus neue Wege gehen. Die Kfz-Branche braucht einen Quantensprung sowohl bei der Umsetzung wirklich innovativer Autokonzeptionen, als auch bei der Diversifikation zu neuen Geschäftsfeldern und Märkten. Mit dem vollständigen Recycling der eigenen Produkte ließe sich eine Vielzahl von Arbeitsplätzen sichern. Die eigenen Technik- und Know-how-Potentiale ließen sich auch in neuen branchenfremden Märkten zur Anwendung bringen. Materialkenntnisse, Motortechnik und Produktions-Know-how können dabei in eine Vielfalt von Produkten umgesetzt werden: Sortier- und Recyclinganlagen, Abfallumwandlung, Entgiftungsaggregate für die Abwasserreinigung und Abgasentgiftung, Windenergie und kleinste Energieboxen, die gleichzeitig Strom und Wärme liefern. Besonders im Bereich der dezentralen Energietechnik könnte die heutige Autoindustrie sich nicht zuletzt aufgrund ihrer flächendeckenden Vermarktungs- und Serviceorganisationen einen enormen Markt eröffnen. Auf diese Weise könnte die Branche selber zur Triebfeder des ökologischen und ökonomischen Strukturwandels der gesamten Wirtschaft werden.

Darüber hinaus ist die Wandlung der Autoindustrie zum Mobilitätsdienstleister von großer Wichtigkeit. Es gilt die Mobilität von Personen und Gütern mit immer weniger Fahrzeugen und Kilometern zu sichern. Die heute 40 Millionen Autos werden nur zu 3 Prozent der Zeit genutzt. Diese Verschwendung von

Ressourcen kann durch einen neuen Markt für Verkehrsdienste deutlich reduziert werden. Auch die Auslastung der fahrenden Autos kann damit erheblich erhöht werden. Neue Dienste wie Car-Sharing (auch durch Autovermieter), professionelle Mitfahrerorganisation (Firmenmitfahrssysteme), flexible Sammeltaxis und Rufbusse können einen öffentlichen Individualverkehr begründen. Moderne Dienstleister liefern die Logistik und ermöglichen die bequeme Vernetzung von Nachfrage und Angebot – auch mit Bahnen, Bussen und Taxis. Wenn nur 10 Prozent des heutigen Verkehrsumsatzes (350 Mrd. DM pro Jahr) in diesen innovativen Markt fließen würden, könnten weit über 100 000 neue und dauerhafte Arbeitsplätze entstehen. Die Politik muß durch privilegierte Fahrspuren für öffentliche Verkehrsmittel und restriktive Parkraum-Bewirtschaftung den Exportschlager Verkehrssysteminnovation unterstützen.

Daß die Umorientierung der staatlichen Verkehrswegeinvestitionen zugunsten von Schiene und öffentlichem Nahverkehr unter dem Strich keinesfalls arbeitsplatzvernichtend wirkt, belegt eine Studie der Deutschen Straßenliga und der Gewerkschaft IG Bau, Steine und Erden. Danach schaffen Investitionen in den Schienenverkehr mehr Arbeitsplätze als der Ausbau von Bundesautobahnen oder Landstraßen. Pro 100 Mio. DM Investitionssumme finden beim Bau von Autobahnen rund 1 200 Menschen für ein Jahr Arbeit (Landstraßen etwa 1 560). Beim Bau von Schienenstrecken und im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sind es hingegen rund 1 880 bis 1 990 Arbeitsplätze pro Jahr. Besonders beschäftigungswirksam sind Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung. Im Gegensatz zum Fernstraßenbau, der weitgehend mit großen, speziell entwickelten Maschinen arbeitet, fällt bei Investitionen zur Verkehrsberuhigung (Straßenaufpflasterung, Radwegebau, Begrünung, Kennzeichnung) viel „Handarbeit“ an, so daß damit bei einer Investitionssumme von 100 Mio. DM rund 2 550 Menschen dauerhaft Beschäftigung finden könnten.

Alleine der Bund will für den Straßenbau in den nächsten Jahren jeweils mindestens 10 Mrd. DM ausgeben, die ungefähr 120 000 bis 150 000 Arbeitsplätze in der Altbranche Straßenbau absichern. Würde die gleiche Summe in den Ausbau von Schiene und ÖPNV gesteckt, könnten 60 000 bis 80 000 mehr Arbeitsplätze geschaffen werden.

Der Ausbau des Schienennetzes zu einer Flächenbahn – mit der vierfachen Verkehrsleistung im Vergleich zur heutigen Bahn – würde darüber hinaus mindestens 95 Millionen Tonnen Stahl erfordern. 6 000 Kilometer Neubau- und 14 000 Kilometer Ausbaustrecken würden zusammen mit neuen Lokomotiven, Trieb-, Personen- und Güterwagen, durchgängiger Elektrifizierung, neuen Bahnhöfen, Halte- und Güterumschlagspunkten sowie neuen Brücken ausreichen, um die Stahlindustrie zehn Jahre lang ganz ohne Subventionen auszulasten.

Heute sind bei den Eisenbahnen und im öffentlichen Straßenpersonenverkehr rund 680 000 Menschen beschäftigt, was ungefähr der Zahl der Beschäftigten in der Automobilindustrie (750 000) entspricht. Trotz voraussichtlich „schlankerer“ Ver-

waltungen und effizienterer Produktion wird die Beschäftigung durch den Ausbau der öffentlichen Massenverkehrsmittel stark zunehmen. Eine ökologische Steuerreform würde dies durch die Entlastung des Faktors Arbeit begünstigen.

Eine erhebliche, auf Anlastung aller Kosten beruhende Verteuerung des Individualverkehrs würde die regionale, mittelständische Wirtschaft stärken, da transportintensive Massenproduktionen an Wettbewerbsfähigkeit verlieren. Es würde sich nicht mehr lohnen, die verschiedenen Herstellungsschritte, z. B. eines Joghurts, an weit entfernt liegenden Produktionsstätten zu erfüllen.

Auch strukturpolitisch hat dies eine Reihe von Vorteilen: Mehr Vielfalt und damit möglich gewordene intensivere Verflechtungen der innerregionalen Produktionen werden Städte und Regionen wirtschaftlich stabiler und entwicklungsfähiger machen. Die große Anfälligkeit für konjunkturelle Schwankungen von monokulturell geprägten Standorten und Regionen wird damit durch größere Flexibilität ersetzt.

Dies käme auch den Anforderungen nach neuen, flexiblen Unternehmenseinheiten in einer sich schnell wandelnden Wirtschaft entgegen. Dezentralere, enthierarchisierte Organisationsstrukturen und eine auf die individuellen Kundenbedürfnisse zugeschnittene Qualitätsfertigung können im Hochlohnland Bundesrepublik Deutschland Einkommen und Arbeitsplätze schaffen und gleichzeitig die räumliche Re-Integration stärken. Das Zeitalter der standardisierten Massenproduktion geht über in eine Zeit mit hohem Innovationstempo, hochdifferenzierten Produkten und Leistungen. Nur beständig innovative Unternehmen und Branchen, deren Organisationen auf Kreativität und Flexibilität gemünzt sind, werden die Erneuerung der Wirtschaft mitgestalten und neue Arbeitsplätze schaffen.

Selbst wenn durch die neue Verkehrspolitik die Arbeitsplatzverluste in der Kfz-Produktion größer wären als die Zugewinne bei Bahn, öffentlichem Nahverkehr, neuen Verkehrsdiensten und Verkehrsberuhigung, müßte dies nicht notwendigerweise zu einem Ansteigen der Arbeitslosigkeit insgesamt führen. Denn die freiwerdenden Investitionsmittel und Nachfragepotentiale würden sich auf andere Konsumbereiche umorientieren und somit Arbeitsplätze in anderen, weniger umweltbelastenden Bereichen schaffen. Die privaten Verbraucher gaben 1992 (nur alte Bundesländer) über 220 Mrd. DM für Verkehrszwecke aus, davon rund 90 Prozent rund um das Auto (knapp 90 Mrd. DM davon für den Autokauf selbst). Die Autoindustrie ist eine der kapitalintensivsten Branchen, es werden also pro Investitionseinheit vergleichsweise wenig Arbeitsplätze geschaffen. Wenn davon mittelfristig ein Fünftel für neue Personenverkehrsdienste, ein weiteres Fünftel für Leistungen der Bahn und des öffentlichen Nahverkehrs (was einer Verdoppelung der Personenbeförderung entspräche) und ein Viertel in umweltfreundlichere Dienstleistungen bei Erholung, Freizeit, Bildung, Gesundheit und Unterhaltung verwendet würde,

wären die privaten Verbraucher der Motor des ökologischen Strukturwandels im Verkehrssystem.

Von der Verkehrswende profitieren demnach vor allem öffentliche und private Verkehrsunternehmen (Bahnen, Busse, Taxis, Autovermietung, Mitfahr-Zentralen, Fahrradverleih etc.), diejenigen Autofirmen, die zuerst Sparmobile auf den Weltmarkt bringen, Unternehmen im Bereich der Telekommunikation, die materiellen Verkehr durch den Datentransport ersetzen, Fahrradproduzenten und der Steuerzahler, weil der Staat auf Dauer den Verkehr insgesamt weniger subventionieren muß.

Daher fordert der Deutsche Bundestag die Bundesregierung zur Ergreifung folgender Maßnahmen auf:

- Einführung eines generellen Tempolimits von 100/80/30, um die Umwelt kurzfristig zu entlasten, die Verkehrssicherheit anzuheben und Sparautos zu fördern, die wesentlich weniger wiegen als heutige Autos;
- die Anlastung der ökologischen Kostenwahrheit durch eine sukzessive, jährliche Erhöhung der Mineralölsteuer, eine volle Einbeziehung des Flugbenzins in die Mineralölsteuer sowie die Einführung einer Schwerverkehrsabgabe;
- Erarbeitung eines neuen Bundesverkehrswegeplanes, der mit insgesamt erheblich weniger Investitionsmitteln überwiegend den öffentlichen Verkehr sowie flächendeckend dezentrale Güterverladestationen ausbauen soll;
- Erhöhung der Investitionsmittel für den öffentlichen Nahverkehr in den Ländern und Gemeinden, z. B. über eine deutliche Aufstockung der für den ÖPNV zu verwendenden Mittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes;
- Verlagerung des Transitschwerverkehrs auf die Bahn bis zum Jahr 2005;
- eine Änderung der Siedlungsstrukturen, welche kurzen Wegen den Vorrang einräumt;
- Umwandlung der Kilometerpauschale in eine verkehrsmittelunabhängige Entfernungspauschale. Dabei ist der Pauschsatz auf 50 Pf pro Entfernungskilometer zu senken und die absetzbare Entfernung nach der Luftlinie zwischen Wohn- und Arbeitsort zu bemessen. Mittelfristig ist die Absetzbarkeit der Fahrtkosten von der Einkommensteuer ganz abzuschaffen;
- Verzicht auf den Transrapid, um keine dringend für die Verkehrswende benötigten Gelder auf eine wenig zukunfts-trächtige und extrem teure Technologie zu konzentrieren, welche zudem eine verkehrspolitisch unsinnige und schädliche Konkurrenz zur Bahn darstellt;
- Einführung einer stufenweisen Flottenverbrauchsregelung und von Verbrauchsobergrenzen für Neufahrzeuge;
- die Förderung von Car-Sharing, professioneller Mitfahrer-organisierung (Firmenmitfahrssysteme), flexible Sammeltaxis und Rufbussen.

3. Landwirtschaft und Ernährung

Die landwirtschaftliche Produktion ist mit etwa 15 Prozent an den gesamten Treibhausgas-Emissionen beteiligt. In einer Klimabilanz müssen neben den Futter- und Nahrungsmittel-Importen auch der Energieaufwand für Verarbeitung, Transport und Verpackung hinzugerechnet werden. Dadurch werden klimarelevante Emissionen (Methan und Distickstoffoxid) in ungefähr gleicher Höhe wie durch die direkte Produktion verursacht. Die Hauptursache für diese negativen Umweltfolgen liegt in der Intensivlandwirtschaft, welche nicht nur einen sehr hohen Energieeinsatz in Form von Treibstoff, Kunstdünger und Pestiziden aufweist, sondern am stärksten durch die intensive Tierhaltung zur Emission von Treibhausgasen beiträgt.

Seit den fünfziger Jahren ist die Zahl der in der Landwirtschaft Beschäftigten von über 4 Million auf 1 Million gesunken. Nach Berechnungen der Europäischen Union wird die Zahl der Beschäftigten in der Bundesrepublik Deutschland in den nächsten zehn bis fünfzehn Jahren um weitere 250 000 abnehmen. Allein im Wirtschaftsjahr 1993/94 sank sie um 50 000.

Die Intensivierung der Landwirtschaft verursachte neben der hohen Freisetzung von Arbeitskräften und einer ständig sinkenden Qualität der produzierten Lebensmittel und ständig erhöhten Belastung der Lebensmittel mit chemischen Rückständen auch starke Umweltschäden wie die weiträumige Verschmutzung von Trink- und Grundwasser sowie Bodenschädigung.

Zur Abwendung dieser negativen Folgen fordert die Enquete-Kommission „Schutz der Erdatmosphäre“ zum Schutz der Erdatmosphäre die flächendeckende Einführung der extensiven, ökologischen Landwirtschaft, welche bei einer kleinräumigen Ausrichtung ein großes Potential für die Schaffung neuer Arbeitsplätze besitzt. Die Enquete-Kommission hält eine grundlegende Neuorientierung der nationalen und europäischen Agrarpolitik aus betriebs- und volkswirtschaftlichen Gründen sowie aufgrund ökologischer und klimapolitischer Notwendigkeiten für unumgänglich. Die flächenbezogenen CO₂-Emissionen im ökologischen Landbau liegen bei nur 39 Prozent der konventionellen Vergleichsbetriebe, der Energieeinsatz liegt bei den meisten Früchten deutlich (zwischen 20 und 70 Prozent) niedriger als im konventionellen Anbau.

Die Bundesregierung hat diese Notwendigkeit bislang nicht erkannt, sondern im Gegenteil jeden Schritt zu einer weiteren Intensivierung der Gemeinsamen Agrarpolitik der Europäischen Union mitgetragen. Für diese an den Interessen der agrarindustriellen Betriebe und der chemischen und verarbeitenden Großindustrie und der Handelskonzerne ausgerichteten Politik gibt die EU jährlich 70 Mrd. DM aus. Sie verfolgt dabei die Strategie massiven Preisdrucks auf die Erzeuger bei gleichzeitig unzureichendem staatlichen „Ausgleich“.

Von einer Umwidmung dieser Gelder im Sinne einer extensiven ökologischen Agrarstruktur und eines Abbaus der EU-

Überschuß-Subventionen bei gleichzeitiger Erzeugerpreis-erhöhung für qualitativ hochwertige Lebensmittel würden über 80 Prozent der landwirtschaftlichen Betriebe und mittelständischen Betriebe im Bereich der Verarbeitung landwirtschaftlicher Produkte profitieren, aber auch die Verbraucher und die Volkswirtschaft durch geringere Kosten für die Reinigung von Grund- und Trinkwasser, für die Vorhaltung von Energie und Bau und Erhalt von Verkehrswegen, für die Bezahlung von Arbeitslosenhilfen und Umschulungsmaßnahmen sowie für die Behandlung ernährungsbedingter Krankheiten, die allein über 100 Mrd. DM im Jahr verschlingen.

Daher fordert der Deutsche Bundestag die Bundesregierung zur Ergreifung folgender Maßnahmen auf:

- deutliche Reduzierung des mineralischen Stickstoffdüngereinsatzes und des Pestizideinsatzes durch Internationalisierung der externen Kosten in Form einer Stickstoff- und Gülleabgabe und einer Verteuerung von Pestiziden;
- nachhaltige Senkung des Energieverbrauches in der Landwirtschaft, der Verarbeitung und dem Transport von Lebensmitteln;
- Festschreibung der artgerechten und flächengebundenen Tierhaltung mit betriebseigener Futtergrundlage (Bestandsobergrenzen): Begrenzung der Tierbestände, der Futtermittelimporte und damit auch der Wirtschaftsdüngermenge;
- Verbot der Massentierhaltung (Käfighaltung von Hühnern, Ferkeln);
- Förderung regionaler Verarbeitung und der Vermarktung regionaler und saisonaler Produkte;
- Koppelung des Einkommensausgleichs innerhalb der EU-Agrarreform an die Umweltverträglichkeit der Produktion, Ausschluß von nicht umweltverträglich produzierenden Betrieben von jeglicher Agrarförderung und Privilegierung;
- konsequente Konzepte zum Bodenschutz, Düngemittel-Verordnung;
- Veränderung der Landwirtschaftsklausel im Bundesnaturschutzgesetz sowie in den Landes-Naturschutzgesetzen im Sinne der Anforderungen an eine flächendeckend umweltgerechte Landwirtschaft;
- Unterstützung von Landwirten bei der Umstellung auf ökologische Produktion;
- Förderung vollwertiger Ernährungsweise;
- Förderung der Ausbildung, Beratung und Forschung im Bereich ökologischer und generell umweltverträglicher Produktionsverfahren;
- Einsatz für eine Reform der EU-„Agrarreform“ im Sinne dieser Maßnahmen.

4. Abfall

Das Ergebnis falschen Wirtschaftens und falschen Konsumierens ist Müll. Zuviel Abfall bedeutet ein Zuviel an Ressourcen- und Energieeinsatz bei Produktion und Transport der Ausgangsstoffe und bei Transport, Verwertung und Entsorgung der Abfälle. Die Abfallvermeidung stellt abgesehen von ihren ökologischen Vorteilen auch aus ökonomischen Gründen die bessere Alternative dar. Aufgrund stetig steigender Kosten für Rohstoffe und Energie werden Abfallvermeidungstechnologien einen bedeutenden Zukunftsmarkt darstellen. Die Einführung von Abfallabgaben und Rohstoffsteuern sollte diesen Prozeß beschleunigen, um das Investitionsklima für Abfallvermeidungstechnologien zu begünstigen.

Abfallvermeidung bedeutet für die Unternehmen eine finanzielle Entlastung durch geringere Kosten für Rohstoffe und Energie und für die Verbraucher weniger Ausgaben für Verpackungen und geringere Abfallgebühren. Die freiwerdende Kaufkraft kommt dadurch produktiveren Wirtschaftssektoren zugute, welche mehr Arbeitskräfte beschäftigen als die hochtechnisierte Abfallwirtschaft.

Der auch in einer auf Vermeidung aufbauenden Abfallwirtschaft benötigte Recyclingsektor ist nur bei Produkten und Materialien sinnvoll, welche im Sinne einer Kreislaufwirtschaft genutzt werden können, nicht aber bei energiezehrenden, nicht vollwertig recycelbaren Materialien wie Verbundstoffe, Aluminium und der Großteil der Kunststoffe.

Die Verteilung der Beschäftigten im Abfallbereich sinkt von oben nach unten: Der Großteil der Beschäftigten findet sich in der Produktion, deutlich weniger in der Abfallverwertung, während auf Deponien und in Müllverbrennungsanlagen nur noch sehr wenig Arbeitsplätze vorhanden sind.

Die Gewinner einer ökologischen und ökonomischen Grundsatzen verpflichteten Abfallpolitik sind damit Dienstleistungsunternehmen im Bereich Abfallberatung, Planungs-, Forschungs- und Entwicklungsbüros sowie Unternehmen im Bereich Maschinenbau, Elektrotechnik und Bauwirtschaft, welche Technologien für abfallarme Produktion anbieten; anders als bei Monopolstrukturen wie der Duale System Deutschland GmbH (DSD) profitiert in besonderem Maße der arbeitskräfteintensivere Mittelstand. Die Steuerzahler schließlich müssen weniger Mittel für Sondermüllanlagen und Altlastensanierung aufwenden; die Volkswirtschaft profitiert in Form von Investitionen in produktivere Wirtschaftsbereiche.

Daher fordert der Deutsche Bundestag die Bundesregierung zur Ergreifung folgender Maßnahmen auf:

- eine Reform des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes;
- Einführung marktwirtschaftlicher Instrumente wie Verpackungsabgabe und Abfallabgabe;
- eindeutige Bevorzugung von Mehrwegsystemen;

- Einführung der Produktverantwortung der Hersteller;
- Vorrang für eine biologisch-mechanische Abfallbehandlung.

Bonn, den 2. März 1995

Michaele Hustedt

Gila Altmann (Aurich)

Franziska Eichstädt-Bohlig

Ulrike Höfken-Deipenbrock

Vera Lengsfeld

Dr. Jürgen Rochlitz

Albert Schmidt (Hitzhofen)

Rainer Steenblock

Helmut Wilhelm (Amberg)

Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

